



**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS SANCIONA CON FUERZA DE  
LEY:**

**TASA VIAL APLICABLE AL TRANSPORTE DE CARGAS EXTRANJERO**

**Art. 1º:** Establécese la Tasa Retributiva por Servicios de Mantenimiento y Conservación Vial (tasa vial), cuya obligación nace como consecuencia del uso efectivo de la red vial pavimentada de la Provincia de Entre Ríos por parte de vehículos de transporte de cargas radicados fuera del territorio de la República Argentina.

La tasa se fundamenta en la prestación de los servicios de conservación, mantenimiento, mejoramiento y seguridad de la infraestructura vial provincial.

**Art. 2º:** El monto de la tasa vial será fijado periódicamente por la autoridad de aplicación, para lo cual deberá considerar los costos operativos y de inversión inherentes a la prestación del servicio de mantenimiento y conservación de la red vial y en atención al uso de la misma que realiza el vehículo.

A tal efecto, la autoridad de aplicación deberá establecer valores que resulten razonables, proporcionales y acordes al servicio efectivamente prestado, pudiendo considerar, entre otros criterios, el tipo de vehículo, su capacidad de carga y dimensiones, la distancia recorrida y demás parámetros objetivos vinculados al uso de la infraestructura vial.

**Art. 3º:** Quedan exentos del pago de la tasa vial los vehículos de transporte de



cargas radicados en la República Argentina. A los efectos de la presente ley, se considerará acreditada la radicación mediante la correspondiente inscripción registral del vehículo ante la autoridad competente de la República Argentina.

**Art. 4º:** La totalidad de los montos recaudados en virtud de la tasa vial será destinada al Fondo de Desarrollo y Conservación Vial creado por el artículo 37 de la Ley N° 9.602, o la que en el futuro la reemplace, y deberá ser aplicada exclusivamente al mantenimiento, conservación, mejoramiento y seguridad de la infraestructura vial provincial.

A los fines de garantizar la afectación específica de dichos recursos, el poder ejecutivo provincial, a través de la autoridad de aplicación, establecerá los mecanismos administrativos, financieros y contables que aseguren su individualización, intangibilidad y aplicación al destino previsto en la presente ley, pudiendo a tal efecto disponer la constitución de un fideicomiso, fondo específico u otro instrumento equivalente sin alterar su afectación al fondo mencionado en el párrafo precedente.

Los recursos deberán ser administrados con criterios de transparencia, trazabilidad y afectación específica, conforme las condiciones y procedimientos que establezca la reglamentación.

**Art. 5º:** Autorízase al Poder Ejecutivo Provincial a determinar las rutas sobre las cuales se aplicará la tasa vial que establece la presente ley, debiendo dictar la reglamentación pertinente, fundamentalmente en cuanto a modalidad y montos a cobrar.



**Art. 6°:** Facúltase al Poder Ejecutivo Provincial a poner en ejecución las disposiciones de la presente ley a partir de los sesenta (60) días de su publicación en el Boletín Oficial.

**Art. 7°:** De forma.

**AUTOR: JUAN MANUEL ROSSI**

**COAUTORES:** GODEIN, Mauro; LENA, Gabriela; TABORDA, Noelia.

**BLOQUE JUNTOS POR ENTRE RÍOS**



## **FUNDAMENTACIÓN**

Honorable Cámara:

Esta iniciativa parlamentaria viene a corregir los errores cometidos en el proyecto de Ley N° 28.647, de mi autoría, presentado el 23 de septiembre del año 2025. Las correcciones apuntan a garantizar la plena constitucionalidad del cobro de la tasa vial para el transporte de cargas y neutralizar cualquier interpretación que la catalogue como una "aduanas interior" o una restricción al libre tránsito (Art. 9°, 10°, 11° y 12° CN). Así pues, mencionamos las modificaciones:

1.- Artículos 1° y 2°. Se establece la Tasa Retributiva por Servicios de Mantenimiento y Conservación Vial (tasa vial), eliminando la ambigüedad del "pasaporte" y del "canon". La tasa es la única figura legalmente defendible, ya que se origina por la prestación de un servicio y su monto debe ser proporcional a su costo, diferenciándose del canon y del impuesto.

2.- Artículo 3°. La exención para el transporte de cargas radicado en la República Argentina es uno de los puntos más relevantes de este proyecto de ley, ya que el mismo busca acrecentar el fondo para el mantenimiento de la red vial sin recaer sobre aquellos sujetos que ya contribuyen al sostenimiento del sistema vial mediante los tributos nacionales y provinciales vigentes. La medida evita afectar el transporte interjurisdiccional promoviendo la integración federal. Ello por aplicarse exclusivamente a vehículos de cargas radicados en el



exterior los cuales utilizan la infraestructura vial provincial sin encontrarse alcanzados por el sistema tributario argentino que es el que financia su mantenimiento.

3.- Artículo 4°. Se elimina la posibilidad de destinar el 25% de lo recaudado a los municipios, ya que este desvío es contrario a la naturaleza de la tasa vial. Es por eso que este proyecto garantiza que el cien por ciento de los recursos se destinen de forma rigurosa y exclusiva a la financiación de la conservación y seguridad vial.

4.- Artículos 4°: se elimina la creación de un nuevo fondo destinatario de lo recaudado, simplificando la gestión financiera.

Cabe señalar que las modificaciones introducidas en este proyecto se inscriben en una tendencia normativa ya adoptada por otras jurisdicciones provinciales, que han avanzado en la implementación de mecanismos de recuperación de costos vinculados al uso intensivo de la infraestructura vial por parte del transporte de cargas.

En tal sentido, el gobernador de la Provincia de Chubut anunció el 9 de junio de 2025 el envío de un proyecto de ley a la legislatura tendiente a autorizar el cobro de una tasa vial a los camiones extranjeros que transitan por la Ruta Nacional N° 40, con el objetivo de financiar su reparación y mantenimiento. Dicha iniciativa se enmarca en un esquema de



compensación de deuda con el Estado Nacional, mediante el cual la provincia asume con fondos propios la conservación de la citada vía. La propuesta contempla la instalación de puestos de pesaje para determinar el grado de uso e impacto de cada vehículo, aplicando un esquema de cobro justo y proporcional, bajo el principio de que quienes más utilizan la infraestructura contribuyan de manera directa a su mantenimiento, aun frente a los debates suscitados en torno a acuerdos internacionales de libre circulación.

Por su parte, la Provincia de Mendoza, mediante el Decreto N° 1.159 de fecha 29 de mayo de 2025, habilitó a la Dirección Provincial de Vialidad a implementar mecanismos de recuperación de inversión —tales como tarifas o peajes— en aquellas obras ejecutadas con fondos provenientes del Fideicomiso de Resarcimiento por la Promoción Industrial. El modelo de recupero se instrumentará a través de convenios específicos y ya se ha confirmado la aplicación del cobro de peaje en distintos tramos de las rutas provinciales N° 153, 171 y 82, incluyendo la licitación de sistemas tecnológicos de cobro y control.

Estos antecedentes dan cuenta de la razonabilidad y viabilidad jurídica de esquemas orientados a la financiación del mantenimiento vial mediante instrumentos retributivos, siempre que se respete la proporcionalidad del cobro, la afectación específica de los recursos y la inexistencia de restricciones indebidas al tránsito interjurisdiccional.



Habiendo descrito las modificaciones realizadas, continúan teniendo validez los fundamentos del proyecto de Ley N° 28.647 mencionado. Sin más, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de ley.